



## Zbirka odločb sodne prakse

SKLEP SODIŠČA (osmi senat)

z dne 1. oktobra 2020\*

„Predhodno odločanje – Člen 99 Poslovnika Sodišča – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Plačilo odškodnine letalskim potnikom v primeru velike zamude letov – Pravica do odškodnine v primeru zamude – Dolžina zamude – Čas, ko se odprejo vrata letala v namembnem kraju – Dejanski čas prihoda – Čas prihoda po voznem redu – Vprašanje, o katerem je Sodišče že odločalo, oziroma odgovor na vprašanje, o katerem je mogoče jasno sklepati iz sodne prakse“

V zadevi C-654/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) z odločbo z dne 2. julija 2019, ki je na Sodišče prispela 3. septembra 2019, v postopku

**FP Passenger Service GmbH**

proti

**Austrian Airlines AG,**

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi L. S. Rossi, predsednica senata, J. Malenovský (poročevalec) in F. Biltgen, sodnika,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za FP Passenger Service GmbH F. Puschkarski, Rechtsanwältin, in B. Passin, Rechtsanwalt,
- za Austrian Airlines AG G. Gries, Rechtsanwalt,
- za avstrijsko vlado J. Schmoll in G. Kunnert, agenta,
- za nemško vlado J. Möller in M. Hellmann, agenta,
- za poljsko vlado B. Majczyna, agent,
- za Evropsko komisijo W. Mölls in N. Yerrell, agenta,

\* Jezik postopka: nemščina.

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi odločeno z obrazloženim sklepom v skladu s členom 99 Poslovnika Sodišča,

sprejema naslednji

### Sklep

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov od 5 do 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo FP Passenger Service GmbH in družbo Austrian Airlines AG v zvezi s plačilom odškodnine potniku zadnjenavedene družbe za zamudo, s katero je letalo, na katerem je bil ta potnik, prispelo na letališče Dunaj-Schwechat (Avstrija).

### Pravni okvir

- 3 V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„Ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.“

- 4 Člen 2 te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi:

[...]

- (f) ‚vozovnica‘ pomeni veljavni dokument, ki daje pravico do prevoza, ali enakovredni dokument v nematerialni obliki, vključno elektronski obliki, ki ga izda ali potrdi letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik;

[...]

- (h) ‚končni namembni kraj‘ pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda“.

- 5 Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[...]

- (c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

[...]

- (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

[...]“

6 Člen 6 te uredbe, naslovljen „Zamuda leta“, določa:

„1. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo imel let zamudo glede na odhod po voznem redu:

- (a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali
- (b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali
- (c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

- (i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2); in
- (ii) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda; in
- (iii) pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a), kadar je zamuda najmanj pet ur.

2. V vsakem primeru se pomoč ponudi v prej navedenih časovnih okvirih ob upoštevanju oddaljenosti leta.“

7 Člen 7 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

[...]

- (b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

[...]

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

- (a) dve uri za vse lete do vključno 1500 kilometrov; [...]

[...]

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %.

[...]

4. Izračun razdalje iz odstavkov 1 in 2 se izvede po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na zemlji.“

### **Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje**

- 8 Družba FP Passenger Service, pritožnica v postopku v glavni stvari, je vstopila v pravice potnika, ki je imel pri družbi Austrian Airlines rezervacijo za let s številko OS 2344 iz Hurgade (Egipt) na Dunaj (Avstrija), pri čemer naj bi bil odhod po voznem redu 20. avgusta 2017 ob 10.50, prihod po voznem redu pa istega dne ob 15.20.
- 9 Ker je letalo iz Hurgade vzletelo šele ob 14.22, je na letališče Dunaj-Schwechat prispelo 20. avgusta 2017 z zamudo, katere dolžina bi se lahko razlikovala glede na trenutek, ki se šteje za njegov prihod. V zvezi s tem je v predložitveni odločbi omenjenih več različnih ur:
  - 18.14: „*touch down*“ (pristanek). Ta čas javi letališki uslužbenec;
  - 18.17: „*Actual Time of Arrival*“ (ATA) (dejanski čas prihoda). Gre za čas, ko je letalo doseglo svoj končni položaj. Ta dogodek prav tako javi letališki uslužbenec;
  - 18.18: parkirna zavora letala je bila aktivirana, kar je samodejno javilo letalo;
  - 18.22: posadka je sporočila, da je letalo pripeljalo na svoje parkirno mesto.
- 10 Po navedbah predložitvenega sodišča ni ugotovljeno, da je do odprtja vrat letala preteklo neobičajno veliko časa. Vendar naj bi bilo letalo parkirano na oddaljenem mestu, od koder naj bi bili potniki z avtobusom prepeljani do letališkega terminala. Ne bi naj bilo mogoče ugotoviti, ali bi bilo letalo v primeru, da bi pristalo ob predvidenem času, usmerjeno na to parkirno mesto ali drugam. Predložitveno sodišče v tem okviru pojasnjuje, da letala, ki pristanejo na letališču Dunaj-Schwechat, parkirajo bodisi na pristajališču, kjer potniki zapustijo letalo po stopnicah in jih do letališke zgradbe pripelje avtobus, bodisi pri mostu za izkrcanje, po katerem je mogoče vstopiti neposredno v letališko zgradbo.
- 11 Družba FP Passenger Service je pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) vložila odškodninsko tožbo, da bi za nastalo zamudo dobila odškodnino v višini 400 EUR z obrestmi. V utemeljitev zahtevka je trdila, da je imel zadevni let pri odhodu zamudo, zato je bilo v končni namembni kraj dejansko mogoče prispeti šele ob 18.22, to je ob času, ko je letalo z zamudo prispelo na svoje parkirno mesto.
- 12 Vendar je družba FP Passenger Service trdila, da je ura, ki jo je treba upoštevati za določitev zamude, ura odprtja vrat, to je trenutek, ko so lahko potniki letalo zapustili. V obravnavanem primeru naj bi do tega odprtja vrat prišlo več kot tri ure po času prihoda po voznem redu.
- 13 Družba Austrian Airlines pa je trdila, da je bila zamuda, ki jo je imel zadevni let, manjša od treh ur. Letalo naj namreč v končni namembni kraj ne bi prispelo ob 18.22, temveč ob 18.17. Za namene uporabe pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 naj bi namreč tako čas prihoda po voznem redu kot dejanski čas prihoda pomenila čas, ob katerem je letalo pristalo na namembnem letališču. Ta čas naj ne bi vključeval časa, potrebnega za odprtje vrat.

- 14 Prvostopenjsko sodišče je pritrdilo stališču družbe Austrian Airlines in zavrnilo tožbo družbe FP Passenger Service z obrazložitvijo, da je treba za določitev dejanske zamude leta primerjati čas prihoda po voznem redu in dejanski čas prihoda. Ker je bila v obravnavanem primeru na podlagi te primerjave razvidna zgolj zamuda 2 ur in 57 minut, je prvostopenjsko sodišče odločilo, da družba FP Passenger Service neutemeljeno uveljavlja pravico do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004.
- 15 Pritožnica v postopku v glavni stvari je zoper to odločbo vložila pritožbo pri predložitvenem sodišču. To meni, da je treba uporabiti sodbo Sodišča z dne 4. septembra 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141). Zato naj bi bilo treba za izračun dolžine zamude ugotoviti, ob kateri uri bi se vrata letala odprla, če let ne bi imel zamude, to uro pa naj bi bilo nato mogoče primerjati s tisto, ob kateri so se ta vrata dejansko odprla. V zvezi s tem, čeprav v načrtih letov ni naveden predvideni čas odprtja vrat, naj bi izkušnje kazale, da je obdobje med časom, ko letalo pripelje na svoje parkirno mesto, in časom, ko se odprejo vrata, navadno pri vseh letih enako dolgo. Iz tega naj bi izhajalo, da sta obdobje med dejanskim časom prihoda in dejanskim časom odprtja vrat na eni strani ter obdobje med časom prihoda po voznem redu in predvidenim časom odprtja vrat na drugi strani enako dolgi, tako da naj pri izračunu zamude ne bi bilo treba upoštevati nobenega od teh obdobj.
- 16 Če pa je, nasprotno, obdobje med dejanskim časom prihoda in dejanskim časom odprtja vrat v konkretnem primeru neobičajno dolgo ter potnik to dokaže, naj bi bilo treba upoštevati razliko med dejanskim obdobjem in obdobjem, ki je običajno potrebno za odprtje vrat, ter jo prišteti k zamudi, izračunani v skladu z zgornjimi preudarki. Vendar naj bi bilo treba v obravnavanem primeru izhajati iz načela, da obdobje med dejanskim časom prihoda in dejanskim časom odprtja vrat ni bilo daljše od običajnega, tako da naj se to obdobje ne bi smelo upoštevati.
- 17 Predložitveno sodišče pojasnjuje, da nacionalna sodna praksa glede tega vprašanja ni ustaljena.
- 18 V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člene [od] 5 [do] 7 Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da je treba zamudo – ob upoštevanju odločitve Sodišča Evropske unije v zadevi C-452/13, v skladu s katero je odločilen čas, ko se odprejo vrata – izračunati kot razliko med dejanskim časom, ko se odprejo vrata, in časom prihoda po voznem redu ali kot razliko med dejanskim časom, ko se odprejo vrata, in časom, ko se predvidoma odprejo vrata v primeru prihoda po voznem redu?“

### **Vprašanje za predhodno odločanje**

- 19 Predložitveno sodišče z vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je Uredbo št. 261/2004 v povezavi s sodbo z dne 4. septembra 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), treba razlagati tako, da je treba za namene določitve dolžine zamude, ki jo utrpijo potniki leta ob njegovem prihodu, izračunati čas, ki je pretekel med časom prihoda po voznem redu in časom odprtja vrat letala.
- 20 Člen 99 Poslovnika Sodišča določa, da lahko Sodišče, če je vprašanje, ki mu je predloženo v predhodno odločanje, enako vprašanju, o katerem je že odločalo, če je iz sodne prakse mogoče jasno sklepati, kakšen je odgovor na tako vprašanje, ali če odgovor na vprašanje, predloženo v predhodno odločanje, ne dopušča nobenega razumnega dvoma, na predlog sodnika poročevalca in po opredelitvi generalnega pravobranilca kadar koli odloči z obrazloženim sklepom.
- 21 V obravnavani zadevi gre za tak primer, zato je treba uporabiti to določbo.

- 22 Najprej je treba opozoriti, da iz besedila Uredbe št. 261/2004 ni izrecno razvidno, da imajo potniki, katerih let je imel ob prihodu zamudo, pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 te uredbe, saj je pojem „zamuda leta“ z navedeno uredbo dobesedno predviden le glede na odhod po voznem redu (glej v tem smislu sodbo z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi*, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točke 31, 40 in 41).
- 23 Vendar je Sodišče v skladu z načelom enakega obravnavanja, ki zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno, odločilo, da kadar potniki ob prihodu utrpijo veliko zamudo, to je zamudo treh ur ali več, so ti potniki, katerih let je imel tako zamudo, enako kot potniki, katerih prvotni let je bil odpovedan in ki jim letalski prevoznik ne more ponuditi spremembe poti pod pogoji iz člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004, upravičeni do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, saj utrpijo nepovrnljivo izgubo časa in imajo torej podobne nevspečnosti (glej v tem smislu sodbi z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi*, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točke 48, 60 in 61, ter z dne 23. oktobra 2012, *Nelson in drugi*, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točke 33, 34 in 40).
- 24 S tem je Sodišče določilo časovni prag, od katerega je za to izgubo časa treba plačati pavšalno odškodnino na podlagi Uredbe št. 261/2004.
- 25 Dalje, Sodišče je pojasnilo, da ker se navedene nevspečnosti, ki jih pomeni izguba časa, uresničijo ob prihodu leta, je treba dolžino zamude za namene odškodnine, ki jo določa Uredba št. 261/2004, presojati glede na „čas prihoda po voznem redu“ (glej v tem smislu sodbe z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi*, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 61; z dne 23. oktobra 2012, *Nelson in drugi*, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 40, in z dne 26. februarja 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, točka 33), pri čemer je treba pojasniti, da gre za uro, določeno v načrtu leta in navedeno na vozovnici, ki jo ima zadevni potnik.
- 26 Čas prihoda po voznem redu iz prejšnje točke torej označuje uro, ob kateri bo let običajno končan. Vendar je mogoče, da so zaradi različnih dogodkov, ki lahko povzročijo zamudo pri prihodu leta, pri čemer gre lahko za zaplete, do katerih pride pred vzletom, med potjo ali po pristanku v namembnem kraju, potniki tudi po tej uri še vedno na krovu svojega letala.
- 27 Kot je razvidno iz točk 23 in 24 tega sklepa, je izguba časa glede na čas prihoda po voznem redu, ki jo utrpijo potniki, katerih let je imel zamudo, z vidika pravice do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004 upoštevna le, če znaša najmanj tri ure.
- 28 Preverjanje, ali je bil ta časovni prag v konkretnem primeru dosežen ali ne, je treba opravljati glede na čas, ko je letalo dejansko prispelo v namembni kraj. Ker ta dejanski čas prihoda v Uredbi št. 261/2004 ni opredeljen, je Sodišče v točki 17 sodbe z dne 4. septembra 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), odločilo, da je treba pojem „dejanski čas prihoda“ razlagati tako, da se v Uniji uporablja enotno.
- 29 Tako je Sodišče v točki 25 te sodbe v bistvu presodilo, da je treba pojem „dejanski čas prihoda“ razlagati tako, da ustreza času, ko se odprejo vsaj ena vrata letala, saj je takrat potnikom dovoljeno zapustiti letalo.
- 30 V tem trenutku namreč preneha položaj, v katerem so potniki po navodilih in pod nadzorom letalskega prevoznika zaprti v zaprtem prostoru, kjer so iz tehničnih in varnostnih razlogov njihove možnosti komuniciranja z zunanjim svetom znatno omejene ter kjer ne morejo po lastni želji urejati svojih osebnih, družinskih, socialnih ali poklicnih zadev (glej v tem smislu sodbo z dne 4. septembra 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, točke 20, 22, 24 in 25).

- 31 Nazadnje je treba poudariti, da je Sodišče v sodbi z dne 4. septembra 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), opredelilo zgolj obseg pojma „dejanski čas prihoda“, pri čemer pa ni podvomilo o obsegu pojma „čas prihoda po voznem redu“ v smislu Uredbe št. 261/2004, zlasti njenega člena 5(1)(c)(iii), na katerega se sklicuje sodna praksa, navedena v točki 23 tega sklepa. Prav nasprotno pa je pojem „čas prihoda po voznem redu“, kot je opredeljen v točki 25 tega sklepa, očitno nepogrešljiv dejavnik za merjenje dolžine vsake zamude leta, nastale ob prihodu.
- 32 Ob upoštevanju vseh zgornjih preudarkov je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba Uredbo št. 261/2004 v povezavi s sodbo z dne 4. septembra 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), razlagati tako, da je treba za namene določitve dolžine zamude, ki jo utrpijo potniki leta ob njegovem prihodu, izračunati čas, ki je pretekel med časom prihoda po voznem redu in dejanskim časom prihoda, to je trenutkom, ko se odprejo vsaj ena vrata letala, saj je takrat potnikom dovoljeno zapustiti letalo.

### **Stroški**

- 33 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) sklenilo:

**Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 v povezavi s sodbo z dne 4. septembra 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), je treba razlagati tako, da je treba za namene določitve dolžine zamude, ki jo utrpijo potniki leta ob njegovem prihodu, izračunati čas, ki je pretekel med časom prihoda po voznem redu in dejanskim časom prihoda, to je trenutkom, ko se odprejo vsaj ena vrata letala, saj je takrat potnikom dovoljeno zapustiti letalo.**

Podpisi